

令和7年度 第2回 成田市地域公共交通会議 議事録

1 開催日時

令和7年11月10日（月） 午前10時00分から午前11時35分まで

2 開催場所

成田市花崎町760番地

成田市役所 行政棟6階 大会議室

3 出席者

（委員）

河合委員、田口委員、田中委員、馬上委員、成田委員、伊藤（賢）委員、浅岡委員、重松氏（尾関委員代理）、山田委員、高城氏（安田委員代理）、鈴木氏（山本委員代理）、村島委員、大澤委員、平野委員、秋葉委員、塩島委員、伊東委員、福浪委員、阿部氏（高梨委員代理）、諸岡委員、宮田委員、米本委員、谷崎委員、堀越委員、富澤委員、山崎委員、松島委員

（合計27名 順不同）

※欠席された委員

横山委員、轟委員、伊藤（昌央）委員、加瀬委員、石橋委員、篠塚委員

（事務局）

都市計画課 川瀬課長、鈴木課長補佐、飯島室長、古川主査、榛澤副主査、富岡主任主事

交通防犯課 五木田課長、菅谷係長、原水主査

高齢者福祉課 辻課長、檜垣係長、水ノ江主査、竹村副主査

4 議題

【協議事項】

（1）南三里塚のバス回転場の移転に伴うルート変更について

（2）令和6年度の施策の成果及び評価指標に対する評価について

【報告事項】

（1）交通事業分科会での協議事項について

5 議事（要旨）

協議事項（1）では、事務局より、コミュニティバス 遠山ルートに係る南三里塚のバス回転場の移転に伴うルート変更について説明を行った。また、本議題に関連して、本会議に先立ち開催された運賃協議分科会における協議結果について、分科会長の山崎委員より、ルート変更後の運賃については現行どおりとすることで、委員全員の承認により可決された旨の報告があった。本議題については、

事務局の提案のとおり、挙手全員にて承認された。

協議事項（2）では、事務局より、地域公共交通計画に定められた基本目標を達成するための令和6年度の施策の取組状況及び評価指標に対する評価結果について、説明を行った。本議題については、令和6年度の取組状況や評価結果を踏まえた地域公共交通計画や評価指標の変更は無いものとして、挙手多数にて承認された。

報告事項（1）では、交通事業分科会長の伊東委員より、10月1日開催 第1回交通事業分科会における協議内容について、コミュニティバスでは、しもふさ循環ルートの見直し及び遠山地区における路線バスとコミュニティバスの路線競合の解消、オンデマンド交通では、乗合率の向上や既存の運行の効率化を図るといった運行見直し案の議論を行っており、いずれも継続協議となっている旨、報告があった。

質疑応答は次のとおり。

（質疑応答）

協議事項（1）南三里塚のバス回転場の移転に伴うルート変更について

質問（成田委員）

今回は均一制運賃のため、運賃については変更がなく、そもそも軽微なものであれば書面開催でも良いと思われるが、今回敢えて運賃協議分科会を開催した経緯について、事務局から補足説明をお願いしたい。

回答（事務局）

今回の変更について、関東運輸局へ問い合わせを行い、軽微な変更に該当することは確認しているが、軽微な変更とする場合は、運賃協議分科会の運営規程等にその旨をあらかじめ規定しておかなければならず、現状は本市において規定していないために運賃協議分科会を開催したものである。運賃協議分科会の開催にあたっては、道路運送法第9条第5項においてあらかじめ住民、利用者、その他利害関係者の意見を反映するための必要な措置を講じなければならないとされていることから、本件については10月23日から11月5日までの2週間、市ホームページにおいて意見募集をしたが、意見提出はなかった。

意見（成田委員）

今後は、意見募集の結果、意見がなかったまたは意見があった場合は意見に基づき対応した内容を資料の中に記載していただきたい。

質問（伊藤（賢）委員）

資料1-2の整備内容のうち、塀の設置についてはどのように行うイメージなのか。写真を見ると、出入り口の前の木が生い茂っている。以前も市に改善の要望をしたことがあるが、道路沿いの樹木が道路まではみ出してきており、安全対策として市で対応できないか伺いたい。

回答（事務局）

塀の設置については、バスの運転士などからの視線等に配慮するため、回転場移転地の北側にある民家と回転場移転地との間に塀を設置する予定である。西側と南側は開放し、県道側は出入口から6メートルを確保し、それ以外はブロック等の設置を行う予定である。

樹木については、県道沿いであるため、関係者と協議して対応を検討していきたい。

協議事項（2）令和6年度の施策の成果及び評価指標に対する評価について

質問（成田委員）

1点目として、地域公共交通計画については、計画期間における社会情勢の影響を把握しながら、見直しが必要な場合は上位関連計画などの方針と整合性を図りつつ、計画の改訂を行っていくこととなっている。現行の計画はあと2年で目標年次となるため、改訂の必要性はないとは思うが、達成状況「△」の項目については特に改訂しないということで良いのか確認したい。

2点目として、資料2-1の整理の仕方について、計画には教育委員会やその他関係者なども記載があり、市民、交通事業者、行政の役割が明記されているが、

（資料2-1における）取組状況の概要には成田市と交通事業者の2つの記載欄しかなく、それ以外の関係者の取り組みについては記載がない。公共交通を支える上で、社会的なまちづくりと連携した部分では市民の役割も大きくなってくるため、市民の取り組みについても整理していただくと、これから計画を進める上で有益であると思うので、市の考えを伺いたい。

3点目として、（資料2-1①-1）まちづくり施策との連携に記載のあるEVバスの導入を計画的に進めていくには、バス車両への補助以外にも必要な設備に関する用地の取得など、様々なところの理解を得ていく必要がある。京成バス千葉イースト株式会社では、EVバスの導入に課題があるとし、（今後の方針として）状況を精査の上で増車を検討するとしているが、これに対する市の考えを伺いたい。

回答（事務局）

現計画の今後の改訂については、現時点では考えていない。

資料2-1施策評価等一覧表の記載については、市と交通事業者の取り組みのみ確認して記載し、その他の関係団体や市民については記載していないが、今後は必要に応じて資料に組み入れるなどの対応を検討していきたい。

EVバス導入支援については、今のところ市として具体的に考えているものはないが、バス事業者におけるEVバスの取組状況を踏まえながら、支援策については検討していきたい。

意見（成田委員）

議題2は協議事項であるが計画の見直しは無く、報告だけで、この資料に基づいて国へ評価結果を提出するものであるということは理解した。

また、市民の方の関わりというのは重要であり、色々な情報に接して市民の方の役割がどのように果たされているかという部分は会議の中で共有していただかないと、行政と交通事業者だけでの計画の進行管理となってしまうので、（市民の取組状況などの整理・記載についても）ご検討いただきたい。

さらに、EVバスの導入にあたっては、バス事業者の体力的な部分はあるが、例えば変電施設の設置場所など用地取得の面で市の方で調整いただける部分もあると思うので、交通事業者の意見を聴いていただきながら、ご検討いただきたい。

報告事項（1）交通事業分科会での協議事項について

質問（谷崎委員）

遠山地区では、コミュニティバスと路線バスの重複・競合が課題であるが、この地区全体の需要をバス事業者様において支え切れるのかどうか、お伺いしたい。

回答（田中委員）

本来であれば、曜日ごと、時間帯ごとのコミュニティバスの利用人数を把握した中で、その人数を拾えるかといったところを検討しないといけない。まずは、そのデータを取った上で、弊社が運行している多古本線のバスの車両の定員数、例えば中型なのか、大型なのかによって20人くらいの乗車人数が変わってくるため、そこで拾いきれるかどうかの検討が必要となる。拾いきれない場合は、増便となるが、その手法として短期的に見た場合は、新人の乗務員が何とか入ってきてくれている状態にあるので、それを何往復こちら（多古本線）の路線に充当できるかというと、成田を起点として航空博物館で折り返すか、多古台バスターミナルで折り返すか、もしくは八日市場で折り返すかによって、1日3～6往復程度は増やせる可能性がある。

それで間に合わなければ、中期的な課題となってくるが、車両を増やさなければならぬということと、我々輸送力という言葉を使うが、乗務員の確保も必要となる。私の営業所（成田空港支店）では、東京から成田空港までの高速バスを運行していることから、会社全体で協議しなくてはならないが、東京や茨城の事業所に我々の（高速バスの）持ち分を割り振ることで、（その分を多古本線の便数に）充当するといったことは検討できる。

回答（河合委員）

この地域の主たるバス事業者はJRバスさんですので、田中委員が今おっしゃったように、乗車人数に応じての対応になるかと思います。当社としては今（コミュニティバス）遠山ルートに1名充当しているドライバーに加えて朝だけ増便という形で手当てしているということもあるので、その範囲内が可能な供給量となる。そのうえで、遠山地区における課題は運賃格差であると捉えているので、一般の路線バスとして認可された運賃設定で運行することが本来の姿である。それでもなお、収支的に路線維持が困難になった場合は、運行補助等の対策が必要と考える。

質問（成田委員）

資料3 5ページ下段に、成田空港の更なる機能強化に合わせた公共交通ネットワークの構築とあり、参考として成田空港エアポートシティ構想の概要が確認できるQRコードが掲載されている。成田空港は自治体を跨った大きな空港であり、段階的に機能拡張も行われていくということで、特にバスターミナルや鉄道駅などの構想もあると伺っている。この公共交通ネットワークの構築は、空港の機能強化に合わせてということだが、交通事業分科会のメンバーには空港会社は入っていない。

交通事業分科会として、交通事業者からの要望を案として取りまとめて、国または成田空港会社へ提出するようなを考えているのか、あるいは、次期地域公共交通計画に掲載するための提案を議論しているのか、教えていただきたい。

回答（伊東委員）

こちらの資料については構想段階のものであり、具体的な施策についての検討は進められていない。交通事業分科会の中では、空港アクセスなどの話もあるので、エアポートシティ構想に対応した形で、市においてどういう風に検討していくのかというところを、まずは構想の資料を各委員にご覧いただいて、こういった動きがあるというところを各委員が把握したというのが現状である。

ご指摘いただいたとおり、エアポートシティ構想はかなり大きな計画であるので、構想計画がより具体的に進んできた時には、交通会議にお諮りしていく必要があるものと考えている。

回答（事務局）

エアポートシティ構想については、将来に向けて色々と話し合いが行われているところであるが、特に公共交通については、成田空港会社と千葉県が中心となったNRTエリアデザインセンターが設置され、話し合いが進められている。空港を取り巻く公共交通というのは、成田市単体で考えるものではなく、他の空港周辺自治体と合わせて公共交通ネットワークを考えていく必要がある。この場だけで何か提案を出すとかではなく、空港周辺全体の交通を考えていく中で、成田市ではどこが関連してくるのかなど、将来的な交通については、行政をはじめ交

通会議や関係団体などの会議体も含めて検討していく必要があるものと考えている。

質問（成田委員）

（交通事業分科会は）勉強会的に色々と情報を共有する場ということであるが、非常に大きな動きの中での内容でもあるので、是非とも成田空港会社とも情報共有を図りながら、誤解が独り歩きしないように情報の取り扱いには十分ご留意いただきたい。

【議長】宮田会長

市と成田空港会社は、色々なまちづくりの考え方がある中、市としても協力できるところは協力しつつ様々な協議を行っているので、この交通会議での議論というものも活かしつつ、事業の推進に向けての糧とさせていただきたい。

回答（高梨委員代理 阿部氏）

NRTエリアデザインセンターは、県と空港会社で立ち上げさせていただいている、本日こういった会議が開催されているということも含めて、（NRTエリアデザインセンターとは）共有している。

公共交通ネットワークの構築に向けてという議論もさることながら、長い視点でこの地域のあり方をどのようにしていくのかということを空港側の目線でも色々考えさせていただいている。行政や交通会議の委員の皆様からのご意見なども踏まえながら、引き続き検討を進めていきたい。

質問（伊藤（賢）委員）

資料3 14ページの見直し案②では「ニュータウン地区内移動を路線バスと予約制ルート型運行便への転換を図る」とあるが、成田市のオンデマンド交通に関しては、路線バスの代替えではなく、補完的なサービスとして位置付けられると思う。（既存のオンデマンド交通は）少なからず交通事業者の経営状況に影響を与えていると思うので、（オンデマンド交通の）見直しの検討を進めいただきたい。

ニュータウン地区には、路線バスでも行ける停留所の近くにたくさんの医療機関が所在しているので、見直し案②に記載のある「路線バス利用促進」も進めていただきたい。

質問（山崎委員）

昨今、自動運転技術の実用化に向けた実証が全国各地で実施されている状況である。自動運転の導入に向けては、安全性の確保や法整備、走行環境、高額な導入経費などの課題を整理しつつ、採算面も含めて継続的な運行が可能かといった検討が重要である。現時点においてバス事業者様の視点で、自動運転バスに対する見解や、営業路線での今後の導入可能性についての考えを伺いたい。

回答（田口委員）

自動運転バスは色々な自治体で運行されているが、自動運転の導入にあたってはコストがかかり、大掛かりなシステムも必要となってくるので、システムベンダーとか通信事業者などの関係者を集めてやっていかないといけない。これらには多くのコストもかかることから、現時点では中々一事業者だけで実現できるものではないと考えている。

一方で、交通事業者の運転士不足というのは深刻な事態に陥っており、この先も少子高齢化が進む中で運転士はどんどん減っていくことが目に見えている状況である。そういう中で、成田空港の輸送であるとか、一般路線やコミュニティバスによる足の確保をやっていかないといけないという状況にあり、自動運転は運転士不足を解消する切り札だと思っている。今はレベル2というところから中々進展せず、理想はレベル4の運転席に運転士がいないといったほぼ完全な自動運転を目指してはいるが、現状は何かあった時に備えて手動で運転操作をしなければならず、今は過渡期だと思っている。

しかしながら、コストがかかるからもうやらないということではなく、運転士が足りないということが先々見えているので、積極的に対応していきたいとは考えている。

回答（田中委員）

自動運転の目的をどこに置くかということがある。今のバスは運転士が動かしており、それによって生じるヒューマンエラー、人的要因による交通事故というものも多いので、自動運転となり機械が制御するということになれば、安全運行に繋がるというのが一つある。この会議の場で自動運転という話が出るというのはやはり要員の確保だと思うが、弊社では数年前に栃木県の塩原温泉郷で、1.8kmの路線ではあるが、自治体からの要請で実証実験をやったことがある。ただし、その後に繋がっていない。

まずは乗用車が自動運転にならないと、次にバスの自動運転とはならないと思っており、乗用車の自動運転が全然進んでいないという状況にあるので、実用的な部分で言うと、バスの自動運転は遠い先の話であると感じている。

そうした中で、自動運転バスの実証実験の土台ということで、弊社を使っていただくということに関しての協力は可能ではあるが、今の運転士不足を解消するものとして直結するものではないと考えている。やはり、財源のある自治体であるとか企業でないと実証実験は難しい。

6 傍聴者

0名

7 次回開催日時

令和8年1月下旬を予定

令和8年1月15日

以上、協議の内容と相違ないことを認め署名する。

議事録署名人_____ 大澤 守 _____

議事録署名人_____ 田中 圭一 _____